

Determinación de falta de condiciones de competencia en los servicios de interconexión utilizados en el transporte ferroviario de carga en el territorio nacional

Procedimiento establecido en el artículo 96 de la Ley Federal de Competencia Económica.




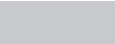

Se determina que **no** existen condiciones de competencia efectiva en:



Los servicios de interconexión entre varias redes ferroviarias usadas para el servicio de transporte de carga

La falta de competencia en el sector restringe la capacidad de la plataforma logística de México, inhibe el crecimiento económico nacional y limita el desarrollo de las Zonas Económicas Especiales.

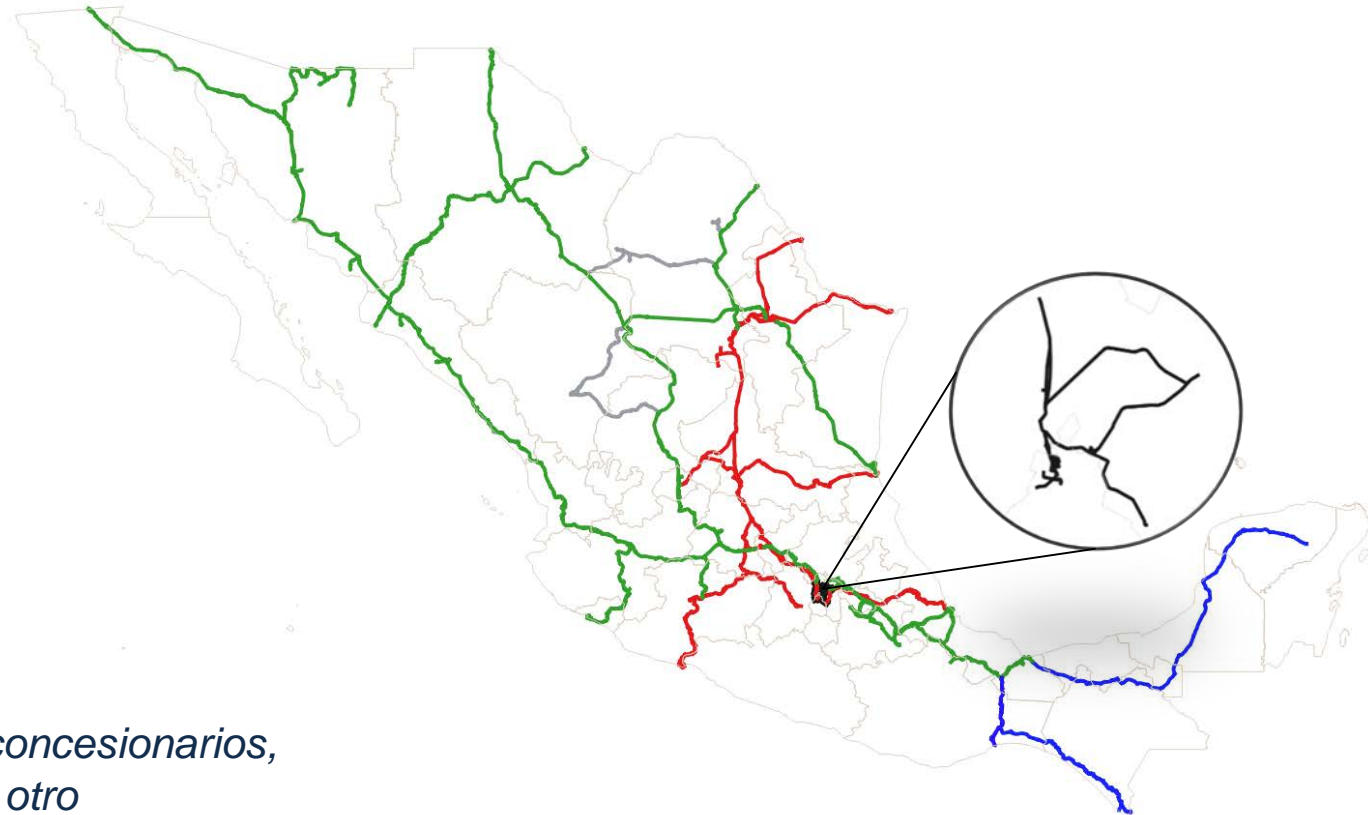
Red de vías del Sistema Ferroviario Mexicano

-  Red de Grupo México (Ferromex y Ferrosur)
-  Red de Kansas City Southern de México (KCSM)
-  Red de Ferrovalle
-  Red de Línea Coahuila Durango (LCD)
-  Red de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), que incluye las vías Chiapas-Mayab.

Servicios para conectar las redes

Derechos de paso




Son los derechos a los que pueden acceder los concesionarios, para que sus trenes transiten por vías férreas de otro concesionario, a cambio del pago de una contraprestación.



➤ El 72.3% del total de las vías férreas son controladas por 2 participantes



Accionistas

Ferromex y Ferrosur	KCSM	Ferrovalle	4 Concesionarios
			Vías férreas (% Km)
50.20%	20.70%	1.40%	

➤ Tienen la capacidad para:



Fijar precios



Restringir el abasto



Fijación de precios

Los concesionarios son los únicos que pueden fijar el precio de los derechos de paso en sus respectivas vías, sin que otros agentes puedan negociar dicha contraprestación.



Restricción del abasto

Los concesionarios ejercen una doble exclusividad: operación de las vías y operación del servicio.



Barreras a la entrada

La obligación legal de contar con títulos de concesión o asignación, y
La elevada inversión para replicar una red.

Ineficiencia del transporte ferroviario de carga

La baja conectividad entre las redes concesionadas, las altas tarifas no asociadas a costos, así como el incumplimiento de los términos acordados entre las partes, genera un servicio de transporte discontinuo y deficiente.

Algunos ejemplos de las implicaciones

Tarifa pagada por los usuarios

en la última milla de una ruta se incrementa en promedio 8.3 veces con respecto al resto de la ruta contratada.

Pagos adicionales por servicios

derivados de la renta de locomotoras para movilizar la carga que se encuentra en espera de ser transportada.

Alteración de otras actividades económicas

por el incumplimiento en los tiempos de entrega de la carga se generan retrasos en las industrias o comercios que usan el transporte.

Incremento en costos logísticos

derivado de la contratación de otros medios de transporte y de pagos adicionales por demoras y descarga de buques.

INICIO

Disposiciones legales o reglamentarias que prevean la opinión sobre cuestiones de competencia efectiva.

01

PERIODO DE INVESTIGACIÓN

Publicación de extracto del Acuerdo de inicio en el DOF.
Duración de 45 días (1 ampliación).

02

DICTAMEN PRELIMINAR

Publicación en el DOF

Los agentes económicos interesados podrán hacer manifestaciones y presentar elementos de convicción.

03

RESOLUCIÓN COFECE

04

Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario debe indicar a los concesionarios los nuevos derechos de paso
(Artículo 36 Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario)

UN MÉXICO MEJOR ES COMPETENCIA DE TODOS
